



# CAR OF THE YEAR JAPAN

## 2018-2019日本カー・オブ・ザ・イヤー エモーショナル部門賞 選考委員コメント

青山 尚暉	X1よりコンパクトで日本でも使いやすいサイズ、全高を持つ、クーペライクなクロスオーバー SUV の BMW X2。ホットな速さ、硬派な乗り味、操縦性、若々しいキャラクターなど、SUV にして甘々の乗用車派生のクロスオーバーモデルとは一線を画す、ドライバーの感情をゆさぶり続ける魅力に溢れている。同じくエモーショナルな 1 台が、ニルブルクリンク北コースで SUV 最速記録を打ち立てたというアドリフオノを得意とするアルファロメオの SUV、ステルヴィオは車体の軽量設計、前後 50:50 の重量配分、リア駆動が基本の 4WD システムなどのスベックを持ち出すまでもなく、走りはアルファらしき溢れる切れ味鋭いスポーツ満点。エンジンは意外にジェントルながら、操縦感覚は SUV のカタチをしたスポーツカーそのもの。リラックスしたドライブを拒絶するほどのエモーショナルさがある。
安東 弘樹	ステルヴィオはエクステリアのデザイン、ドライブフィールにエモーションを感じます。イタリア車の常ですが写真で見た段階では未消化なデザインに感じましたが、実車を見て、思わず「やっぱり良いな」と呟いてしまいました。一方インテリアは意外にクリーンでシンプルで好感を持ちました。運転すると予想外に良く曲がり、腰高さを覚える事も無く、SUV である事を忘れさせてくれるのには驚きました。これ 1 台で様々な要求に応えてくれる。唯、ナビゲーションの設定は欲しいのが正直な所です。仕事柄、スマートフォンは常にフリーにしておく必要がありますので。X2 は、とにかく運転して楽しい！自分の運転操作に対して、リアにクルマが応えてくれる。これこそエモーションだと感じました。このクルマも写真より実車の方がシャープでまとまりがあるデザインで、乗っていてワクワクさせてくれるインテリアにも好感を持ちました。クラスを超えた数々の安全、快適装備が備わっているのも選考理由の一つです。快適さも持ち合わせて初めて情熱になれると私は思いますので。
飯田 裕子	私も先に試乗をされた同業の方の「ハンドリングがキレッ、キレッだった」と言う言葉を、「そんなオーバーな」と少々疑って乗ってみたら、本当だった。ドライブフィールは好みに分かれるかもしれないが、2L ターボエンジン+8AT のベースモデルでさえ、ドライバーに高揚感を与えるような SUV。近年 SUV が増えるなか、ステルヴィオのドライブフィールは他にはない個性。このハンドリングにエモーショナル賞を捧げたい。
石井 昌道	新世代の FR 系プラットフォームは期待していた以上に優秀で、アルファ・ロメオらしい官能的な走りを高いレベルで実現。非常にクイックなステアリング・ギア比をもつが、過剰にはならず気持ちのいいハンドリングとなっている。
石川 真禎照	BMW として全く新しいコンセプトを採用し、これまでとは違う世界観や価値観で乗る人をワクワクさせてくれるクルマ造りはエモーショナル部門にふさわしいと思いました。G クラスはこれまでと同じように見えるけれど、中身は全くエモーショナルなので推薦しました。
石川 芳雄	アルファロメオ初の SUV として D セグメント相当のボディで登場したステルヴィオ。アルミやカーボンなどで軽量化を進めた車体に、280ps とハイチューンな 2.0L ターボの組み合わせは、ライバル勢の V6 エンジン搭載車に迫る動力性能を実現。それでいて気難しいところは無く、8 速 AT との組み合わせで滑らかな走りを生んでいるのはさすがが最新モデルです。一方で、4WD システムは通常後輪に 100% のトルクを伝え、必要に応じてフロントにも最大 50% を割り振る旋回性能重視のもの。前後 50:50 の重量配分を含め、SUV ながら本格的に運動能力を追求したのがわかります。ステアリングが非常にクイックな事もあってオンロードでの身のこなしは極めて軽快で俊敏。オフロードや街中では敏感過ぎではと思わせるあたりも含めてアルファロメオらしい。ハイパワー版のクワドリフォリオの刺激も含め、今年最もエモーショナルなモデルと思いました。
今井 優杏	X2。最近の BMW の SUV デザインの中でも、ひときわ若々しくキュッとしまったプロポーションが目を惹きます。コンパクトなボディに元気のいい 2 リッター直 4 ターボというのもアグレッシブで、「ヤング・エグゼクティブ層に訴求したい」という狙いが十分に伝わるもの。「M スポーツ X」という新グレードもユニークかつ洒落ています。ステルヴィオ。「あのアルファロメオの SUV って、いったいどんな？」というユーザーから期待を存分に満たしてくれる最高の「らしさ」は、他ブランドには出来ない味付けだと感じました。
岩貞 るみこ	SUV スタイルでありながら、手ごろなサイズと美しいフォルム。アクセルを踏んだとき、音と加速感がまさにエモーショナル。奇数のシリーズは男性的だけれど、偶数のシリーズはどこかフェミニン〜ユニセックスな雰囲気を感じさせていて、女性にも似合う一台。
太田 哲也	スタイリッシュでかつプレミアムな乗り味を評価
大谷 達也	2000 年代に入ってから以降、ハンドリングと乗り心地のバランスが急速に進化した SUV。これが SUV 市場のさらなる拡大に貢献したことは間違いない。それから 20 年近く経ってすでに完成の域に近づいたと思われていた SUV のスポーツ性能が、ステルヴィオの登場によって新たな局面を迎えたといっても過言ではないように思う。当初はステアリングを切り始めた際のゲインが高すぎて扱いにくいと感じたが、この点さえ乗り越えられればポテンシャルの高いステルヴィオのシャシー性能を引き出すのは容易。まるでライトウェイトスポーツカーに乗っているかのような機敏さとコントロール性の高さには驚かされた。エンジンのレスポンスとパワー感も良好。最高級グレードのクワドリフォリオはさらに過激な方向に突き進むのではなく、動的質感を高めたところにも好感を抱いた。弱点はインテリアの質感。この点をクリアできれば、アルファロメオは真にスポーティなプレミアムブランドとして再出発できるだろう。
岡崎 五朗	COTY にはデザイン賞がないため、デザインに的を絞って評価した。最近のボルボデザインの集大成とも言うべき V60 の仕上げは秀逸。美しいプロポーション、More is Less を地味にピュアなディテールなどは、SUV 全盛のなか今後のステーションワゴンの可能性を強く示唆している。フレンチラグジュアリーという新たなジャンルの創造に挑んだ DS7 クロスバックも興味深い存在だ。とくにインテリアの仕上げには、ドイツ製高級車とはまったく異なる世界観が演出されている。SUV のアルファロメオという難しいテーマを見事に具現化したステルヴィオも高く評価したい。
岡本 幸一郎	今期は珍しくスポーツティモデルのノミネートがなかった中で、エモーショナルであることにかけて気を吐いたのは SUV たちでした。中でも BMW がブランドの若返りを図るべく放った X2 は、既存の X シリーズとは異なる革新的なデザインや、キビキビとしたフットワークが与えられていて、とても若々しくエキサイティングなクルマに仕上がっています。もう 1 台、心機一転したアルファ ロメオが初めて送り出した SUV であるステルヴィオは、アルファならではの個性的なデザインはもとより、SUV とは思えないほど刺激的なハンドリングを身に付けていて驚かされました。ほかに配点したいクルマがいくつもあったのですが、とくに印象的だった 2 台に点を投じたいと思います。
小沢 コージ	日本発のプレミアムブランドとして頑張っているレクサスの挑戦的フラッグシップ。賛否両論あれど先鋭的スタイル、パッケージ、ハイブリッド性能は凄い。また今までにないポップなカジュアルデザイン&パッケージを採用した BMW X2 もユニーク。さらに世界最速というより、世界で最も曲がってキモチ良い SUV という意味でステルヴィオは楽しい。
片岡 英明	BMW の X2 は、日本で使いやすいボディサイズで、搭載エンジンも 1.5 l の 3 気筒直噴ターボと 2.0 l の 4 気筒直噴ターボを積んでいる。エンジンは気持ちよく回り、フットワークも軽快。キレのいいハンドリングを身につけ、運転が楽しい。リーズナブルな価格設定も魅力とを感じる。アルファロメオのステルヴィオは押しの強いスタイリングとシャープなハンドリングが強い印象を残した。ボディの大きさを感じさせない軽快な身のこなしを見せ、ワインディングロードを走るのが楽しい。三菱のエクリプスクロスも、意のままに操縦している、キビキビとしたハンドリングを高く評価した。
桂 伸一	着座位置はそれなりに高いが、ルーフは低い。スポーツ SUV の新たなカタチの提案と、BMW らしい走行性能の俊敏さの融合を高く評価する。
金子 浩久	BMW X2 は走行パフォーマンスのみならず、内外デザインにおいてもエモーショナルな商品に仕上がっている。
河口 まなぶ	時代のニーズは SUV にあることは、ここ数年の販売台数の変化をみれば明らか。そうした中で各社が SUV を続々と送り出している中であって、BMW の新型 X2 は他社の SUV とは明らかに異なる立ち位置を表明した点が興味深い。BMW はもともとこの分野でクーペスタイルの市場を作り上げたが、今回の X2 はそれをコンパクトクラスにまで展開したことに意義を感じた。自動車に対して若者が離れていく中であって、存在自体をこれまでの価値観に縛られずに提案している点には挑戦を感じる。またアルファロメオのステルヴィオもまた、SUV としては驚くほどスポーティに演出がなされたプロダクトであり、ブランド価値を体現する仕上がりとなっていることを評価した。
川島 茂夫	X2 シリーズとエクリプスクロスの評価要点はかなり近く、ともにコンパクトなボディサイズの中にスペシャリティな雰囲気やファントムドライブと安心感を両立した走り、前席重視ながら日常用途やレジャー用途に向けた実用性の配慮を上手に融合させています。情緒や嗜好的な要素と実践性を評価しました。価格面ではエクリプスクロスに分がありますが、X2 シリーズの高速走行でのゆとりや落ち着きも含めた車両全体のプレミアム感がエモーショナルな側面への訴求力が高いと判断し、X2 シリーズを最多配点車種としました。アルファロメオ・ステルヴィオは官能的な他のアルファロメオ車のデザインや質感、走りのテストをそのままに SUV で成立させたところを評価しました。スポーティな操縦感覚の味わいも見所ですが、遣り過ぎの感もあり、相性のよあしの影響が大きいのが多少気になりました。
河村 康彦	『セレナ』→実用性重視のミニバン・カテゴリーの中にあって、最上級の「アクセルを踏む楽しさ」を具現化させたこと。『XC40』→個性豊かでありながら実用性にも富み、色の選択肢も多彩なボディのデザインを実現させたこと。『V60G』→ステーションワゴンならではの高い実用性を、誰にも似ていない上質でスタイリッシュなデザインと融合させたこと。以上のような理由に基づいて、3 車に点数を与えました。
木下 隆之	クロスオーバーが抱える走りのネガティブ材料を見事に消化し、ワクワクするようなフットワークを完成させている点を高く評価しました。
日下部 保雄	X2 は走りを標榜する BMW の SUV らしい走りの性能に共感して。レクサス LS はこれまでのプレミアムセダンの価値観を変えようとしている点を、ステルヴィオはアルファロメオの躍動感に評価した。
九島 辰也	SUV プームの中において車高と重心を低くした X2 は BMW らしい新提案で、実際にうまい具合に彼らが得意とする軽快なハンドリングを再現しています。ステアリングホイールが太いところだけ個人的には好みではないですが、キビキビした走りはまさにエモーショナル部門にふさわしいと思います。

CAR OF THE YEAR JAPAN 2018-2019  
**CAR OF THE YEAR JAPAN 2018-2019 日本カー・オブ・ザ・イヤー エモーショナル部門賞 選考委員コメント**

国沢 光宏	今年は魅力的なクルマがけっこう多かった。多くの車種に点数を入れたところながら、レギュレーションで最大3車に合計10点までというレギュレーションである。総合評価でX2に最高点を付けさせて頂きました。
五味 康隆	X2は走りの良さを予感させるデザインと乗り味を評価しました。ステルヴィオはQFの刺激的な加速と排気音、カローラスポーツはMT設定があることと、走りの良さを評価しました。
こもだ きよし	BMWは駆け抜ける歓びをテーマにクルマ創りをしているが、X2は走りはもちろん、そのスタイリングからもエモーショナルを感じることができる。今のBMWを代表するような個性が、独自の価値観やライフスタイルを持ったユーザーにマッチしている。
斎藤 聡	刺激度という点でこれほど個性的なSUVはないと思います。ステルヴィオに乗っていると、そのドライハンドリングの面白さにより、悪路走破性などどうでもよく(よくありませんが)感じられちゃうほど刺激的な走りです。これもある種エモーションであり、クルマの本質的な魅力を意識的に作り込んだアルファロメオらしいクルマだと思えます。メルセデスベンツGクラスは、変わらないことの大切さと変わるものの大切さを、同じ天秤で計りに掛けながら作り込んだモダンな4x4だと思えます。デビュー以来、ほぼ同じエクステリアデザインを踏襲することで、いまや貴重な4x4の一台になっています。それでいながら、走破性はSUVなど足元にも及ばないほどの高性能を誇っており、様々な性能が平均化されつつある昨今のクルマの中で、ひととき個性を放っています。
斎藤 慎輔	選ばせていただいた3台ともがSUVとなりましたが、続々と新型車が送り込まれてきているSUVは、各社及び各車の個性が問われるようになっており、この3台はデザインにも走りにも、メーカーの特色がよく現れており、とくに各々考えるドライビングの楽しさや心地よさに拘って作られていることを評価しました。一番多くの配点としたBMW X2は、BMWとして新しいデザインの方向性を示した上で、軽快感と正確さを高い次元でバランスさせたハンドリングを備え、FF仕様、4WD仕様ともに日常走行域から心地よさと適度なスポーティさを提供している点を好ましいと考えています。アルファロメオ・ステルヴィオは、徹底してオンロードのスポーツハンドリングに拘った仕立てで、そのシャープな動きは分かりやすさでもピカイチですが、多くの人に勧めるには少々やり過ぎの感もあるため、少し抑えた点数とさせて頂きました。三菱エクリプスクロスも、三菱が長年培ってきた4輪のコントロールによる巧みな制御と相まって、ドライ路面から低ミュー路面までドライバーの意に沿った動きをもたらす点を評価しています。
佐藤 久実	SUVでありながら、クイックなステアリングギア比、それでいて、ボディの無駄なロールがなく、追従性に優れる。SUVの要件を満たしながら、車高の高さやボディサイズを忘れさせるくらい俊敏な身のこなしは、走っていて爽快で、エモーショナルだ。
塩見 智	すでにあらゆるSUVが市場に存在する中で、守るべきスポーティーなブランドイメージをもつアルファロメオが、ほとんど最後発としてSUVジャンルに参入するには勇気がいったはず。たった一車種の背高クルマで、100年以上かけて築いてきたものをぶち壊してしまう可能性だってあったはずだ。しかし彼らはやってのけた。初めてにして最高にスポーティーなSUVをつくりあげた。12:1とウルトラクイックなステアリングギア比は手首を動かすだけで大きな図体の向きをスパッと変える。クイックにするのは簡単だが、それが活きるサスペンションになっているのは大したもの。操作に遅れなく反応し、過不足のない速さと量で絶妙にロールする。最高出力510psのV6エンジンは全域で力強く官能的。めちゃくちゃパワフルで、まさにエモーショナル。同280psの直4エンジンも悪くない。X2からはBMWのスタイリングの新たな可能性を感じた。
島崎 七生人	富士スピードウェイで行われた10ベスト試乗会では、BMWのXモデルでは初のsDrive(前輪駆動)の18iにも試乗した。そこで改めて“逆説的だがX2はBMW版のミニだ”という思いを強くした。1.5ℓの直列3気筒ツインパワーターボ+7速DCTを搭載し、4輪駆動の20iに対し車重が120kg軽い。このことでパワー不足など感じることなく爽爽とした走りを見せてくれる。3気筒エンジンの室内で感じる“音・振”は、最新のミニを知っていれば「ああ」と思えるし、サスペンションやステアリングのBMWとしては“若い”味付けも、どちらかと言えばミニに近い。とはいえルーフを低めたスポーティーなスタイルはBMWのそれも新ラインであることをストレートに訴求してくるもので、なかなかのグッドルッキングだと思う。インテリアのデザイン、操作ロジックは紛うことなくBMWだ。コンパクトなこういうクルマを乗りこなすことができるのなら、日常が心ときめくものになりそう……と思わせてくれる。
島下 泰久	クラウンという範疇を逸脱することのない価格、全幅1800mmという日本の使用環境に配慮した寸法ながら、欧州の同セグメントのモデルを凌ぐ走りの質を実現したトヨタクラウン、余裕あるボディサイズとトレイラーヒッチ(と、トレイラー・スタビリティ・アシスト)の純正設定などにより、クルマで遊ぶ豊かさを知る、これまで多くは輸入車に流れていた人たちにアピールしたマツダCX-8、そして市場の声に応えて全幅を1850mmに抑えるなど、この国に配慮した車両開発をしてくれたボルボV60。それぞれ要因は様々ですが、同じように心を動かしたこの3台に、エモーショナル部門賞の点数を投じたいと思います。
嶋田 智之	“emotional”という言葉はどう受けとめるかにもよるが、シンプルに“走らせているときの歓び”という点にフォーカスしていくと、それが最も大きかったのがアルファロメオのステルヴィオだった。12:1という極端にも思えるステアリング・ギア・レシオのおかげで熟練者だけじゃなく一般的なドライバーでもはっきりと解るぐらいいシャープに反応し、巧みにセットアップされたシャシーがその動きをしっかりと危なげなく受けとめて、“曲がる”ということにまつわる気持ちよさを味わわせてくれる。エンジンも、操る者の気持ちより少しだけ先んじる感じで前へと進ませてくれる。まるでスポーツカーを操っているかのような楽しさすら感じさせてくれる。そうした非日常感を日常的に味わえるというのは、素晴らしいことだと思う。クルマというのは確かに暮らしのための道具で必要とされる機能は多々あるが、それらを満たしつつ使うことを考えただけで高揚感が蘇る道具というのは、そうあるものではない。
清水 和夫	コンパクトでありながら、スツキリとしたハンドリングはBMWらしい。駆け抜けるよろこびを感じることができた。
鈴木 直也	まったく新しいFRプラットフォームを投入したジュリア以降、アルファロメオは「競合他車と走りをはっきり差別化する」というコンセプトが明確。それはSUVも例外ではなく、ステルヴィオの走りは時として「やりすぎでは？」と思えるくらい、強烈にスポーティーな味付けが施されている。その走りっぷりは、あるいは好き嫌いが分かれるテイストともいえるが、エモーショナルという意味では間違いなくエモーショナルそのもの。まさにこの部門賞に相応しいクルマだと思う。
瀬在 仁志	BMWらしいハンドリング性能の良さ、SUVならではの使い勝手の良さによって、クルマの楽しさを存分に味わわせてくれた点を評価した。
高山 正真	全高を低くした昔の言い方をすれば「クーベ的」なフォルムを持つX2。立体駐車場に入る全高も実用的だし、メインターゲットを若年層に設定した戦略も新しい。実際の購買層はどうか、既存のBMWとは少し異なるイメージや若い感覚を求める人には非常にマッチする。MINIもそうだが、ここで取り込んだ顧客層は次にX3やX4、はたまた3シリーズなどへのアップグレードも期待できる。その点では事前の囲い込みも含め、X1とは異なるクルマ作りは見事だと思う。スタイリングや走りはスポーティーでありながら実用性もキープしているが、実はX2 sDrive18iというグレードにギリギリ試乗した際、スツキリとした走り味にすっかり魅了された。コンパクトSUVのセグメントでも新風を吹かせる一台だと感じた。
竹岡 圭	アルファロメオステルヴィオは、SUV百花繚乱時代の中で、非常に個性的なデザイン力と強烈と言っていくくらいのファンキーな乗り味を持ったSUVに仕上がっているところ。BMW X2は、BMWのクロスオーバーSUVとして、新しい世界観を持って生まれてきたところ。
田畑 修	コンパクトSUV(BMW流にいうとSAV)のX1をベースとしながらも、ルーフの低いクーペ風ボディを与え、ワインディングロードも苦にしない走行性能を実現したBMW X2。特にスポーツ性を高めた20i Mスポーツ20iインチの扁平タイヤをオプションで用意するなど、まさにエモーショナルな演出がなされている。BMWならではのセッティングの上手さも感じられ、ややフロントが重めの重量配分ながらコーナーでの身のこなしは満足できるレベルで、存分に運転を楽しむ。クーペやスポーツセダンでなくてもこれだけ走りを楽しめるクルマに仕上げるということができてという点で、エモーショナル部門賞にふさわしいと判断した。
千葉 匠	ステルヴィオは抑揚の効いたフォルム、重心の高さを感じさせない軽快なハンドリングに加えて、エンジンの音色もエモーショナル。効率を追求するだけでは、こういうサウンドが生まれない。今の時代に貴重な存在だ。
中谷 明彦	デザイン、パッケージングそして走りなど全ての領域においてBMWらしい走りのDNAが感じられドライビングを愉しませてくれた。
西川 淳	SUVにあるまじきハンドリングで世界を驚かせた。なかでもクワドリフォリオは、ただ速いのみならず、背の低いスポーツカーも顔負けのハンドリングパフォーマンスをみせる。ただただ、乗って楽しい。こんなエモーショナルなドライブフィールをもつSUVは他にない。
西村 直人	【アルファロメオ・ステルヴィオ】世界的なSUVブームにおいて多様化するユーザーニーズ。そうしたなかで存在感を誇示するにはユニークであり、唯一無二であることが必須条件であると考えている。その意味でステルヴィオは個性的だ。アルファロメオの得意とする卓越したハンドリング性能と、セダンボディであるジュリア譲りの気持ちが高揚する走行性能の組み合わせは、多くの自動車ユーザーが抱くSUVの概念を覆すに十分なもの。ともかく走りが楽しいのだ。よって、今年のエモーショナル賞にふさわしいと考え推挙致します。【BMW X2】ユニークなデザイン、徹底して機敏な走行性能、さらには独自の解釈から編み出したSAC(スポーツ・アクティブ・クーペ)というカテゴリーという3つの武器で信を問う。BMWでは若いユーザー層に向けた新しいモデルとして位置づけているが、乗ってみると幅広い年齢層に受け入れられる柔軟性も併せ持つ。よって、今年のエモーショナル賞にふさわしいと考え推挙致します。
萩原 秀輝	そもそも、SUVとクーペの価値を融合させたのはBMWだ。トレンドセッターとして、X6とX4は販売面でも実績(とくに北米市場と中国市場)を残してきた。X2は、BMWが位置づけるところのSAC(スポーツアクティブクーペ)の第3弾。ただ、クーペフォルムに固守することなくエクステリアもX1とは完全に別仕立て。1535mmというSUVとしては低めの車高により、まさにエモーショナルなデザインを実現していることを評価。しかも、合理的なパッケージングにより同クラスのSUVとして満足できる室内と荷室のスペースを確保。エモーショナルなのにファンクショナルでもあるわけだ。LEXUS LSは、インテリアのデザインを評価。日本が誇る匠の技による造り込みが施され、ドアの内張りは紙を手で折るような表現をしたハンドプリーツや伝統工芸職人と共同開発した切り調カットガラスなどにより装われている。



# CAR OF THE YEAR JAPAN

## 2018-2019日本カー・オブ・ザ・イヤー エモーショナル部門賞 選考委員コメント

橋本 洋平	X2に6点を与えた理由は、SUVであることを感じさせない、BMWらしい扱いやすく完成度の高いシャシーが与えられていたことです。視界以外は何ら他のBMWと変わらなず、コンパクトなボディでキビキビと爽快に走られ宇ことが、とにかく気持ち良かった。FFモデルにおけるさらなる軽快さもなかなかだと思います。4点を与えたステルヴィオは、これもまたSUVであることを言い訳にせず、スポーツカーのような仕立てにしたことが刺激的でした。クイックなステアリングと、それやっても確実に受け入れられるシャシーは、はじめは衝撃的すぎると感じましたが、慣れれば面白さしかないエモーショナルなSUVだと感じます。
ピーター ライオン	X2はBMWのラインナップの中で全く新しい名前だ。なんで僕はX2がエモーショナル・アワードにふさわしいと思うかというと、とても五感をくすぐるから。MスポーツXというグレードは目でも楽しめて、走りもファン・トゥ・ドライブ。この外観デザインはBMW独特の、クリーンなフォルムを持ち、都会に住む人向け。骨格自体は、X1と同様だけど、X2の方がルックスはシックだし、走りが軽快なのだ。192psの2Lターボと8速A/Tは完全なホットハッチの存在で、加速性は申し分ない。SUVなのにスポーツサスと4WDがついているおかげでコーナーでロールしないのはドライバーに微笑みをもたらす。
ピストン 西沢	ステルピオ峠は行った事がないが、どこかの峠でも十分楽しめる走れるSUV。やはりアルファロメオは嗜好品であったことを再確認。SUVが多様化している中でも、走れる楽しみをここまで全面に押し出してくるクルマって、やはりクルマ好きにはうれしい限りだ。
藤島 知子	アルファロメオ初のSUVとして登場した「ステルヴィオ」。イタリアブランドであるアルファロメオの洗練されたデザインをSUVに投影し、ジュリア譲りのスポーティで情熱的な走りで乗り手の気分を高揚させる。クーペ×SUVをクロスオーバーした「エクリブスクロス」。三菱らしいシャープで男前なスタイリングは遅く、クルマと一体感を得たハンドリングが楽しめる「いい汗をかける」スポーツ性を堪能することができた。
ボブ スリーヴァ	スタイリッシュ、セクシー、スリリング、速い、エレガント、本物、個性的だから！
松田 秀士	BMW X2はエクステリアデザインがこれまでのSUVの中でイチバンお洒落でまとまりがある。そのエクステリアデザインの印象通りのコーナリング性能を持ち、どのようなコンディションにおいても走ることが楽しくなるモデルであることを評価した。アルファロメオ・ステルヴィオは中低速からトルクのあるエンジンのフィーリング。ピックアップが良く、高回転域でも元気なパワーフィールを評価した。ホンダ・CR-Vはしなやかなサスペンションながら、狙ったラインを正確にトレースするハンドリングを評価した。
松任谷 正隆	メルセデスGクラスはラダーフレーム構造を踏襲しながら、癖を上手くアップデートしつつ、しかしモノコック構造とは一線を画す運動性能を有し、独特の世界観を作り上げている。長きにわたってこのスタイルを維持してきたことも評価しました。一方、ステルヴィオのスポーツカー的なフィーリングは独特で、このクルマでしか味わえない世界観があるためにエモーショナルに加えました。
まるも 亜希子	長い歴史によってできたがみ捨て、新世代のドライバーズカーとして若返りを図ったクラウンは、同クラスの欧州車などと比べても、胸のすくような走りが魅力だと感じます。また、RSグレードでは走りだけでなく後席の乗り心地も素晴らしい点は、さすがクラウンと唸らせてくれました。そしてX2、ステルヴィオは、もはやスポーツカーを運転しているような感覚で、ボディ形状や重量といった弱点を見事にクリアし、そうした乗り味をSUVで実現した点を評価させていただきます。
御堀 直嗣	人気を集めるSUVにおいて、3車とも運転感覚だけでなく内外装デザインにも魅了する見栄えを備える
三好 秀昌	BMW X2はSUVながら低重心でハンドリングに優れ、特に4気筒2リッターエンジンはパワフルでリニアなレスポンスにより気持ちよくワインディングを駆け抜けることができる。アルファロメオ・ステルヴィオはラインナップ中に510馬力を誇るクアドリフォリオがあり強烈な速さで異彩を放っている。
森口 将之	ステルヴィオのスタイリングは数あるSUVの中でも個性が際立つ。中央に伝統の盾を置いた顔つきだけでなく、艶やかな丸みを強調したフォルムそのものがアルファ・ロメオっぽい。キャビンは肌触りの良いレザー、艶を抑えたウッド、アルミのパドルなどがイタリアらしい空間を生み出している。2種類が用意されるエンジンは、高揚感ではクアドリフォリオに積まれる高性能版に軍配が挙がるものの、それ以外のユニットでもアクセルペダルを踏み込んだときのクォーンという音が心地良い。このブランドが長年2リッター4気筒を主力としてきたことを教えられる。それ以上に印象的なのがハンドリングで、なによりもSUVらしくからぬクイックなステアリングが衝撃的だ。しかしロールを小さく抑えてあるので不安はなく、コーナー立ち上がりで右足を踏み込むと、後輪が路面を蹴って脱出していく様子が伝わってくる。アルファ・ロメオのSUVという言葉から期待する以上の仕上がりである。
諸星 陽一	今やSUVはクルマの基本的パッケージングになりつつある。つまり母数が多くなってきているので、エモーショナルな感覚を得られるクルマの多くもSUVとなっているのは紛れもない事実。今回の日本カー・オブ・ザ・イヤーにノミネートされたモデルも約半数がSUVで、純粋なスポーツモデルは存在していない。とはいえ、SUVのなかでも十分にエモーショナルを感じるクルマは存在していた。とくにBMW X2はその代表と言っているモデルだと言える。X2にエモーショナルさを感じつつ多くの点数を入れるに至ったのは、SUVであることを捨てていないという印象をもったからだ。SUVを単なるパッケージングと考えれば別の選択肢もあったが、クロスカントリーランを忘れることなく、オンロードでのスポーツ性を感じることができたのが大きな理由。また、3気筒エンジンも用意し、その性能が高いことも配点を後押しするきっかけとなった。
山内 一典	いつかはGクラス、でももう少し大人になってから・・・まだ早いよな、などと思いながら見つめていたGクラス。このクルマには同じような想いを抱いている大人は多いはず。フルモデルチェンジと聞いて「しまった、買うタイミングを逸した」と悔しい気持ちになったけれど、ぱっと見はほとんど違いがわからないほどの、デザインワークに感心してしまいました。内装の刷新やコモンレール・ディーゼルエンジンへの換装は、すでに以前のマイナーチェンジで行われていたけれど、今回のフルモデルチェンジではトラックベースのシャシーから、近代的なモノコックの乗用車になって、結果、200kgも軽くなり燃費もドライブバリエーションも上がって悪いことは何もないのだから、このモデルチェンジは歓迎しなければいけませんね。今の時代、乗っただけで「おお、これは普通のクルマと全然違うぞ」というクルマは、ほとんどなくなってしまったけれど、スクエアな外観と見晴らしの良い視界に「ほぼ平面ガラス」のフロントウィンドウを持つ無骨なGクラスは今でも乗った瞬間に「フツーじゃない感じ」が伝わってきて、ただそれだけで嬉しくなってしまうのです。
山田 弘樹	アルファ・ロメオステルヴィオは今回最もエモーショナルな一台でした。誰が乗ってもスポーティと感じられるきれいなハンドリングと動力性能を備えながら、同時に高い安全性でこれをアシストすることにより、クルマ本来がもつべき「運転する楽しさ」を非常に高いレベルで実現しています。その上でハイエンドなSUVとしての質感と風格を備えています。BMWは現在の潮流であるSUVのパイオニアです。その中でもX4は後輪駆動ベースの4WDとして、最も自然で、成熟された、理想的なハンドリング性能を備えています。
山本 シンヤ	ロジカルなクルマ作りをモットーとするBMWのブランドの既存ルールに囚われない独自キャラクターを持つ一台として評価しました。意図的にヤングジェネレーション向けに遊び心を取り入れたクーペ風のエクステリアながら、意外と実用性の高いパッケージング。「ちょっとやりすぎでは？」と思いつつもコーナーを駆け抜けるトニヤットとするレスポンスなハンドリングと元気なパワーラインは、SAVと言うよりも背の高いホットハッチと言った印象です。久々にBMWの「駆け抜ける喜び」を直感的に感じる点などから、エモーショナル部門賞にふさわしい一台だと判断しました。
吉田 由美	曲がり過ぎではないかと思うほどクイックな「ステルヴィオ」のハンドリングは運転を楽しくします。
渡辺 陽一郎	アルファロメオ・ステルヴィオは、走行安定性を妨げない範囲で、操舵に対する反応の仕方を機敏にした。車両の向きが比較の変わりやすく、ほかのブランドとは異なる独特の運転感覚を楽しめる。流行のSUVスタイルを運転の楽しさに結び付けたことも特徴だ。高重心だからセダンやワゴンに比べるとボディの傾き方が大きいのが、挙動変化を唐突感なく進行させて、むしろ操る楽しさを盛り上げている。ほかのクルマと同様、最も重視するのは走行安定性で、機敏な走りは持ち味の範囲にとどめたが、このサジ加減は絶妙だ。BMW・X2もコンパクトなSUVで、運転を楽しめる。重心が少し高いX2は、BMW3シリーズなどに比べると、操舵した時の反応が若干緩い。3シリーズなどが几帳面過ぎると感じるユーザーにとって、X2はちょうど良いだろう。この設定により、BMWの走りの個性に広がりが生み出されている。